



## Bulletin de la Sabix

Société des amis de la Bibliothèque et de l'Histoire de l'École polytechnique

6 | 1990

Claude Crozet (1789-1864)

---

# Claude Crozet (1789-1864) ou la carrière d'un polytechnicien aux Etats-Unis

Emmanuel Grison

---



### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/sabix/574>

ISSN : 2114-2130

### Éditeur

Société des amis de la bibliothèque et de l'histoire de l'École polytechnique (SABIX)

### Édition imprimée

Date de publication : 1 juin 1990

Pagination : 3 - 9

ISBN : ISSN N° 2114-2130

ISSN : 0989-30-59

### Référence électronique

Emmanuel Grison, « Claude Crozet (1789-1864) ou la carrière d'un polytechnicien aux Etats-Unis », *Bulletin de la Sabix* [En ligne], 6 | 1990, mis en ligne le 19 avril 2011, consulté le 03 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/sabix/574>

---

Ce document a été généré automatiquement le 3 mai 2019.

© SABIX

---

# Claude Crozet (1789-1864) ou la carrière d'un polytechnicien aux Etats-Unis

Emmanuel Grison

---

## 1816 : deux officiers polytechniciens émigrent aux Etats-Unis

- 1 West Point, la célèbre académie militaire des Etats-Unis, fondée en 1802, était entrée, après des débuts modestes, dans une période de développement rapide, imposé par la seconde Guerre d'Indépendance avec l'Angleterre (1812). Mais le département de génie militaire de l'Ecole restait défaillant : où recruter ces professionnels, sinon en France, l'alliée des premiers jours ? Où trouver de meilleurs experts, sinon ceux formés par les campagnes napoléoniennes, maintenant rendus à la vie civile depuis Waterloo ?
- 2 C'est ainsi que les Etats-Unis accueillirent en 1816 deux officiers polytechniciens : Simon Bernard, élève de la première promotion de l'Ecole, de 1794, et Claude Crozet, officier d'artillerie de la promotion 1805.
- 3 Simon Bernard avait été recruté par la mission permanente du gouvernement des Etats-Unis à Paris. Sur le bateau qui l'emmenait en Amérique, il rencontre Crozet, capitaine en demi-solde qui avait démissionné et décidé d'émigrer, et c'est lui, sans doute, qui, au cours de la traversée, suggéra à Crozet de mettre ses connaissances militaires au service de la jeune armée américaine.
- 4 Simon Bernard reçut à son arrivée le grade de général [Il avait fait toute sa carrière militaire avec Napoléon, dont il avait été aide de camp en 1809, et qui l'avait fait baron. Louis XVIII l'avait fait général en 1814, mais il se rallia à Napoléon pendant les Cent-Jours, ce qui l'avait rendu suspect]. West Point aurait bien voulu le garder comme professeur de fortification, mais le président Madison l'entendit autrement et en fit son directeur du Génie, chargé de la construction des fortifications côtières, et notamment du Fort Monroe

en Virginie - au grand scandale de certains qui s'émurent qu'un étranger puisse être ainsi introduit dans le saint des saints de la défense nationale. Bernard ne devait revenir en France qu'en 1830. [Il fut ensuite aide de camp de Louis-Philippe et lieutenant général, puis ministre de la guerre de 1836 à 1839 à la demande de Molé et pair de France (1834).]

- 5 Crozet, lui, resta toute sa vie aux Etats-Unis et y fit, après quelques années comme professeur à West Point, une brillante carrière d'ingénieur civil dans les ponts et chaussées et les chemins de fer. En 1837, tandis qu'il était ingénieur en chef de l'Etat de Virginie, on fit appel à lui pour présider le Conseil d'une école militaire destinée à encadrer la milice de l'Etat de Virginie. Lors de la création de ce Virginia Military Institute (VMI), Crozet était encore plein de ses souvenirs d'élève à Polytechnique et la nouvelle école s'inspira de celle-ci - tout comme West Point en son temps.
- 6 Le VMI vient de célébrer son sesquicentenaire et n'a pas manqué de rappeler à cette occasion les liens anciens qui l'unissent à Polytechnique : Crozet en est l'origine et le meilleur témoin. Le colonel Edwin L. Dooley, Jr, adjoint au « superintendent » (commandant de l'Ecole) - et historien militaire confirmé - vient de publier avec le colonel Robert F. Hunter, ancien professeur d'histoire au VMI, une excellente biographie  
« Claudius Crozet, French Engineer in America, 1790 - 1864 »
- 7 que nous sommes d'autant plus heureux de saluer qu'elle s'inscrit dans la série des glorieux bicentennaires (Gay-Lussac, Poisson, Arago, Cauchy, etc ...) que nous célébrons en ce moment : c'est (à peu près) le bicentenaire de la naissance de Crozet ; le personnage est bien typique, et de Polytechnique et de son époque, c'est sous ce jour qu'il nous paraît intéressant de le présenter, en puisant largement dans la biographie que nous ont donnée Hunter et Dooley (Robert F. Hunter et Edwin L. Dooley, Jr, Claudius Crozet French Engineer in America, 1790-1864, University Press of Virginia, Charlottesville 1989.)

## La promotion 1805 de l'Ecole polytechnique

- 8 Crozet fut reçu au concours de Polytechnique en 1805 ; il avait quinze ans. Il dut déclarer, avant d'entrer, dans quel corps il voulait servir ; c'était la règle, plutôt fâcheuse, en vigueur à l'époque. Les services publics pensaient ainsi assurer à l'avance leur quota à la sortie de l'Ecole et oubliaient que, ce faisant, ils détendaient le ressort de l'émulation. De fait, les élèves de cette promotion, plus que décimée, hélas, par les guerres napoléoniennes, ne laissèrent pas de trace notable dans la science, à l'exception considérable de Cauchy. On n'y trouve, comme autres futures notabilités, qu'un certain Damoiseau, passé du Bureau des Longitudes à l'Académie des Sciences, ainsi que le fils de l'illustre Laplace : celui-ci héritera de son père le titre de marquis dont Louis XVIII avait orné l'ancien sénateur et comte d'Empire, une considération certaine puisqu'il fut général et membre du Conseil de Perfectionnement de Polytechnique, mais point, que nous sachions, le génie mathématique.
- 9 Les élèves de 1805, comme leurs aînés, s'enthousiasmèrent pour Monge, le géomètre charismatique qui resta leur idole - mais les cours du chimiste Guyton de Morveau, ce « vénérable vieillard », ne laissèrent guère de traces, encore moins ceux d'Hassenfratz, à part le chahut dont on le moquait. L'intérêt était ailleurs qu'à l'Ecole, c'étaient les exploits militaires qui faisaient battre les coeurs ; la rentrée des élèves s'était effectuée le 1er frimaire an XIV (22 novembre 1805), un mois après Ulm, dix jours avant Austerlitz ; la gloire de l'Empereur était à son zénith.

- 10 Si la promotion d'Arago, celle de 1803, avait pu manifester quelque réticence républicaine et quelque amertume d'être privée de sa liberté par la suppression de l'externat en 1804 et le casernement militaire, les élèves de 1805 qui faisaient leur entrée dans les nouveaux locaux de la Montagne Sainte-Geneviève n'avaient rien connu du régime antérieur et n'avaient donc aucune raison de le regretter. Médiocre intérêt pour les études, attirance de la gloire militaire : on s'explique que presque un quart des élèves (27 sur 125) aient accepté d'interrompre leurs études dès la première année pour entrer comme sous-lieutenants dans l'infanterie ou la cavalerie, qui n'étaient cependant pas réputées armes « savantes ». Crozet n'en était pas. Il avait opté, au départ, pour l'artillerie, et il y fut admis normalement en 1807. Sa promotion avait finalement donné 100 officiers aux armées impériales ; le contingent d'ingénieurs civils était très réduit : 14 aux Ponts et Chaussées (dont Cauchy), 2 aux Mines, 1 aux Poudres et Salpêtres. Dans les quatre ans qui suivirent leur sortie des écoles d'application, dix-huit de ses camarades succombèrent : à Wagram, en Espagne, en Russie. Effroyable hécatombe ...
- 11 Crozet, bien qu'artilleur, fut affecté en 1809 à un bataillon de pontonniers, et c'est en construisant ou réparant des ponts qu'il prit part à la bataille de Wagram, puis, en 1812 à celle de la Moskowa dans le corps du maréchal Ney. Fait prisonnier par les Russes, il ne revint à Paris qu'en 1814.
- 12 Sa carrière militaire prit fin avec les Cent Jours et Waterloo. Il était écoeuré des guerres, écoeuré par la Restauration de 1815 qui fit fusiller le maréchal Ney. Comment fut prise sa décision d'émigrer ? Il est possible que son père ait passé quelque temps aux Etats-Unis et que le dernier frère de Claude, prénommé William, y soit né vers 1798, à New-York. Crozet, en s'embarquant, ne partait peut-être pas à l'aventure et pouvait s'attendre à renouer avec un passé encore assez proche. Mais, comme nous l'avons dit, c'est à Simon Bernard, qui le présenta à l'Académie Militaire des USA à West Point, qu'il dut son premier poste : professeur de génie militaire à cette Ecole.

## Professeur à West Point

- 13 Les années de West Point nous révèlent un caractère assez entier, peu accommodant. Il réussit d'ailleurs très bien dans son enseignement. On l'a chargé du département de génie militaire et il applique le programme conçu par Monge vingt ans plus tôt : donner de solides bases mathématiques aux futurs ingénieurs.
- 14 Il reprend son cours de géométrie descriptive de Polytechnique et l'enseigne aux cadets. Il se plaint de n'avoir pas suffisamment de moyens, et surtout de n'avoir ni le salaire ni la considération que mérite sa position. Il a son franc parler, se dispute avec le directeur de l'Ecole - qui se comporte, à vrai dire, de façon fort autoritaire et cavalière - et n'hésite pas à écrire au ministre qu'on ne fera rien de bon dans cette Ecole tant qu'on n'aura pas créé un poste de directeur des études et séparé clairement les fonctions de celui-ci de celles du commandant militaire... Le directeur veut le mettre aux arrêts ; Crozet répond qu'il est civil et n'a pas à se soumettre à des sanctions militaires. On discute de tout cela en haut lieu, on évoque le modèle de l'Ecole polytechnique qui est, elle, dirigée par un Conseil où les professeurs ont voix pour décider des programmes, et non par la fêrule d'un autocrate. Naturellement, Crozet aimerait bien trouver un autre emploi, mais comme aucune occasion ne se présente, il lui faut bien attendre, et d'ailleurs, après deux ou trois ans difficiles, l'atmosphère devient plus respirable.

- 15 Une remarque d'un de ses collègues et amis - américain - nous éclaire sur l'ambiance assez particulière de West Point vers 1818, où quatre professeurs sur sept étaient français :

« Crozet est un homme de génie, mais très singulier et tous les Français ici forment une communauté à part. Ils ne veulent adopter ni nos manières ni nos modes de vie ; aussi les gens ne les aiment-ils pas ».

## Ingénieur de l'Etat de Virginie

- 16 Son attitude à West Point confirme que Crozet avait tourné le dos à la vie militaire après sa captivité en Russie ; il va porter désormais toute son énergie vers les tâches plus constructives des ingénieurs civils. Dans cette Amérique qui conquiert de nouveaux espaces, il sera plutôt aménageur de territoire que pionnier ; et il restera, comme la majorité des polytechniciens, attaché au service public.
- 17 Il est embauché comme « principal engineer » de l'Etat de Virginie, dépendant du « Board of Public Works », un Conseil créé en 1816, après la seconde guerre d'Indépendance. Présidé par le gouverneur, ce Conseil est chargé de proposer à l'Assemblée Générale de Virginie, autorité législative de l'Etat, la constitution de compagnies semi-publiques pour la construction des voies de communications : routes ou canaux à péage. Une loi prévoit en effet que l'Etat peut financer les deux cinquièmes de l'investissement, si les capitaux privés apportent les trois autres cinquièmes.
- 18 Le métier de Crozet sera d'étudier, conformément au programme annuel fixé par le Conseil, des tracés de routes, de canaux, d'écluses, d'examiner le coût et l'économie de chaque projet, d'inspecter les réalisations. Il passera son temps en déplacement, relevant sur le terrain la topographie des rivières, leur régime hydrographique, les meilleurs tracés de routes, corrigeant au mieux les cartes pleines d'erreurs dont il disposait.
- 19 L'économie des Etats-Unis était alors en pleine expansion, surtout dans les Etats plus industrialisés du Nord, mais aussi dans ceux du Sud, voués plutôt à l'exportation de leurs produits agricoles (pour la Virginie, le tabac et le coton).
- 20 Le développement du commerce, la création de nouveaux circuits, par voie d'eau ou par terre, plus courts, de débit plus élevé, de prix plus bas, conditionnait de manière vitale l'économie des Etats. Une difficulté majeure, dans le cas de l'Etat de Virginie, venait de la présence de la chaîne des Appalaches qui coupait l'Etat en deux parties, l'une descendant vers la mer (ou plutôt vers la baie de Chesapeake), l'autre vers le bassin de l'Ohio (ces deux parties seront séparées en deux Etats distincts en 1863, pendant la guerre civile : l'actuelle Virginie et la Virginie Occidentale). On envisageait l'équipement complet entre l'Est, parcouru par la James River, et l'Ohio, soit par voie d'eau, avec canal et écluses, soit par un cheminement mixte, route et canal. Bientôt, dès 1825, on commencera à parler de voie ferrée. Crozet étudiera tous ces projets, se prononcera d'abord contre la voie ferrée, puis s'y ralliera vers 1830, lorsque la technique et le matériel ferroviaire auront fait leurs preuves, notamment sur la ligne « Baltimore & Ohio » qui franchira la chaîne au Nord de la Virginie, dans le Maryland. Outre ces grands projets, on le fait travailler sur d'innombrables aménagements de moindre envergure, canaux ou routes desservant les grandes zones de production.
- 21 La tâche était certainement passionnante, et Crozet s'y donne à fond. Tous reconnaissent son « honnêteté scrupuleuse », sa compétence. Les évaluations économiques sont

sérieuses, les avis techniques dûment pesés et justifiés. Pas étonnant, dans ces conditions, que Crozet s'irrite qu'on puisse contester ses choix, ou différer des projets d'intérêt public. Le gouverneur le soutient, mais l'Assemblée - qui vote les crédits - discute, reste indécise ou, pire, choisit le « mauvais » tracé. C'est que les riches planteurs de l'Est n'ont pas envie de payer des voies « trans-Appalaches » à leurs concurrents de l'Ouest. On oppose à Crozet d'autres « experts », venus de Washington ou d'ailleurs, on va même jusqu'à diminuer son traitement, sous le prétexte que tous ces projets ne sont guère utiles. Crozet enrage et réclame que ce ne soient pas les élus, membres de l'Assemblée, mais le Conseil et le gouverneur qui décident des choix techniques et aient la haute main sur le financement des projets d'intérêt général. Réactions types d'un ingénieur qui ne connaît que la rationalité de ses calculs, ignore les détours de la politique et n'a cure des égoïsmes cachés des nantis.

- 22 Il apprend en 1832 que la Louisiane vient de créer un poste d' « ingénieur civil de l'Etat ». Il s'y porte candidat, est admis facilement en raison de sa réputation technique, et quitte la Virginie où il laisse derrière lui un énorme volume de relevés topographiques et d'études de projets de voies de transports qui auraient permis à l'Etat, s'il en avait eu la volonté politique, de se mettre au niveau de ces Etats du Nord qui, eux, sont « en train de se couvrir de canaux et de chemins de fer », selon l'expression du gouverneur de la Louisiane qui, de son côté, pressait son Assemblée législative de décréter l'embauche d'un ingénieur .

## Bref épisode en Louisiane. Retour en Virginie

- 23 La Louisiane était un Etat très peu peuplé, récemment admis dans l'Union - en 1812 - et qui sortait à peine d'un statut colonial. Issue maritime de la grande voie fluviale nord-sud du Mississippi que prenaient les marchandises des Etats de l'Ouest pour embarquer ensuite vers la côte Est, en contournant la Floride, elle n'avait pas encore pris conscience de l'ouverture de plus en plus importante d'une voie plus directe ouest-est, par canaux ou surtout chemins de fer, qui allait ruiner son commerce fluvial et maritime.
- 24 Les planteurs de canne ou de coton ne voulaient pas entendre parler de grands projets et refusèrent de s'intéresser à un projet de chemin de fer Nouvelle Orléans - Washington que proposait Crozet. Ils lui demandaient au contraire des études de petits aménagements locaux au service de leurs plantations. Malgré l'appui du gouverneur, Crozet se lasse rapidement et donne sa démission dès 1834. Il resta encore un an en Louisiane comme proviseur d'un petit collège classique où l'on tentait de maintenir l'équilibre entre la culture américaine et la tradition française et où il faisait aussi les cours de mathématiques : Crozet en effet entretenait toujours un goût pour la mathématique, bien caractéristique en cela de sa formation polytechnicienne.
- 25 Mais il ne resta pas longtemps confiné dans ce cadre trop étroit pour lui ; au reçu d'une lettre du gouverneur de l'Etat de Virginie lui proposant de reprendre son poste de « principal engineer » - celui que l'Assemblée avait allègrement supprimé cinq ans plus tôt - il accepta avec enthousiasme, oubliant ses anciennes déceptions. Hélas, passée la joie des retrouvailles, il s'aperçut bientôt que les mêmes causes produisaient les mêmes effets ; on fit étudier par Crozet de nombreux tracés de route, de canaux et surtout de chemins de fer, on le chargea d'inspecter les ouvrages publics dont l'Etat était actionnaire - généralement minoritaire. Crozet en relève les défauts, mais n'arrive pas à imposer ses avis techniques. Le réseau ferré n'était constitué que de lignes isolées, rayonnant à partir

de Richmond, la capitale, sans connections ni avec le nord, ni avec l'ouest. Crozet établit en 1839 le tracé d'une ligne trans-Appalaches - mais l'étude reste dans les cartons, d'autant que l'économie du pays subit à ce moment une crise de récession. Triste répétition du passé : l'Assemblée réduit son traitement d'un tiers - pour raisons d'économies ! - et supprime son poste un an plus tard. Les ingénieurs des Ponts et Chaussées des Etats de l'Union n'avaient décidément pas la stabilité d'emploi de leurs confrères français du Corps !

## La voie ferrée de Crozet franchit la ligne bleue des Appalaches

- 26 Crozet commence en 1843 une longue traversée du désert ; il donne quelques cours de mécanique et de construction à la Richmond Academy, dont il est président, fait ses bagages pour revenir en France, puis se ravise. Heureusement, car il va connaître, à partir de 1849, les plus belles années de sa vie d'ingénieur. La Virginie se décide enfin à réaliser la ligne trans-Appalaches ; il reste à construire les trente kilomètres les plus difficiles, avec un long tunnel au sommet, pour raccorder les voies ferrées des deux versants. On a constitué pour cela la compagnie du « Blue Ridge Railroad » et on demande à Crozet - qui avait étudié le tracé dix ans plus tôt - d'être l'ingénieur en chef de l'ouvrage. La construction dura neuf ans, au milieu de difficultés qui, pour être habituelles, n'en sont pas moins éprouvantes : surprises de terrain dans les tunnels, devis et délais dépassés, discordes administratives, main d'oeuvre turbulente. Crozet peut, enfin, imposer son autorité fondée sur une compétence que tous reconnaissent.
- 27 A peine la ligne achevée en 1857, on l'appelle à Washington pour un autre grand chantier : un aqueduc de trois kilomètres, qu'on inaugure en 1859.
- 28 Crozet a 70 ans, mais, toujours infatigable, il accepte ensuite la charge d'ingénieur en chef du « Virginia and Tennessee Railroad » qui construit de nouvelles lignes. Mais, en 1861, c'est le début de la guerre de Sécession. Arrêt des travaux, affrontements militaires. Richmond, où habite Crozet, est la capitale de la Confédération des Etats du Sud.
- 29 Crozet meurt en janvier 1864, en pleine guerre de Sécession, avant la défaite finale des sudistes (1865). Ceux-ci conserveront à l'ingénieur français l'estime et le respect que lui avaient valu son intégrité et sa haute valeur professionnelle et ils donneront plus tard son nom à une localité située en Virginie sur la ligne du Blue Ridge Railroad -une petite ville qui compte aujourd'hui quelques 3.000 habitants et un peu d'industrie.

## La fondation du Virginia Military Institute

- 30 Elle se situe pendant le second mandat de « principal engineer » de l'Etat qu'accomplit Crozet de 1837 à 1843.
- 31 L'idée de fonder un collège militaire à Lexington (Virginie), avait été lancée dès 1835 : les élèves, âgés de 17 à 21 ans, y recevraient une instruction supérieure générale, en échange de quoi ils assureraient les tâches de la garde locale d'un arsenal de l'Etat, situé dans cette ville. Encadrement et formation militaires donc, mais enseignement « libéral », comme on disait, c'est-à-dire ouvert sur les professions civiles. Munis de leur diplôme, les élèves pourraient opter aussi bien pour une carrière militaire dans la milice de Virginie que

pour des emplois d'ingénieur civil. L'Assemblée de Virginie avait adopté cette suggestion, décidé de la création d'un tel collège, et nommé à cet effet le « Board of Visitors » (Conseil de Perfectionnement) du futur institut. Crozet, en tant qu'« ingénieur principal » de l'Etat, devait en faire partie. De plus, Crozet, qualifié alors de « colonel » - un titre qui lui avait été conféré par l'Etat de Virginie et qui le suivra dorénavant tout le reste de sa carrière - pouvait faire bonne figure à côté des quatre autres « Visitors », tous officiers généraux. Ceux-ci comprirent tout de suite que Crozet ne souhaitait pas se contenter d'une figuration ès-qualité, mais qu'il s'intéressait vivement au projet et que son passé d'élève à Polytechnique et de professeur à West Point garantissait, de fait, qu'il serait fort utile. Ils l'élurent donc président, dès la première réunion du Board, en 1837.

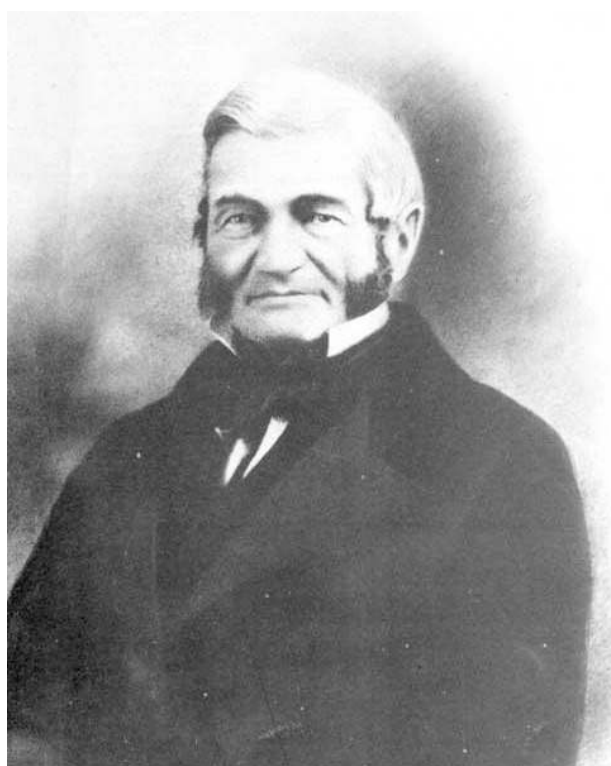
- 32 De longs mois passèrent à obtenir les locaux et les fonds pour le Collège. L'Assemblée en décida enfin en mars 1839 et élargit le Conseil de Perfectionnement en désignant 8 autres membres. On pouvait passer à l'action : le Conseil élu de nouveau Crozet comme président et tint une longue session en juin 1839 pour fixer les programmes et l'organisation de l'Institut.
- 33 Les historiens du VMI insistent sur le caractère collectif de l'élaboration de ces textes, mais il est certain que l'expérience de Crozet et sa personnalité eurent un grand poids et l'on ne peut s'empêcher de comparer cette réunion du Conseil de juin 1839 à celles où avaient été discutés, en 1794, entre Monge, Fourcroy, Prieur et d'autres, les programmes de Polytechnique et où s'imposaient l'expérience et la forte personnalité de Monge. Dans les deux cas, on voulait répondre à la fois au besoin immédiat de formation d'ingénieurs militaires et à la nécessité supérieure de donner aux élèves une éducation scientifique générale de niveau élevé. Crozet - *mutatis mutandis* - jouait le rôle de Monge, et sa dévotion pour son ancien professeur, pour sa Géométrie Descriptive - qu'il avait traduite en anglais au temps de West Point - ne manqua certainement pas d'inspirer ses interventions. La tradition du VMI vénère d'ailleurs trois fondateurs conjoints et solidaires :
- Preston, un avocat de Lexington qui avait lancé l'idée en 1835,
  - Crozet, le premier président,
  - J.T.L. Smith, le premier directeur (« superintendent »).
- 34 Le 11 novembre 1839 eut lieu l'inauguration officielle du VMI, avec une première promotion de 23 élèves (« cadets »).
- 35 Crozet resta président jusqu'en 1845, et se tint ponctuellement au courant de la marche du VMI ; il entretenait les relations les plus amicales avec le superintendent Smith.
- 36 Le VMI a maintenu le souvenir de Crozet de manière émouvante, en transférant, en 1947, la tombe de Crozet dans l'enceinte de l'Institut.
- 37 Ce diable d'homme, ombrageux, (« a bitter man », disait-on de lui), incapable de compromis, mais doté d'un remarquable coup d'oeil d'ingénieur, avait obtenu, nonobstant ses difficultés de caractère, nonobstant aussi ses origines étrangères, l'estime cordiale, un peu rude, des américains de Virginie. Écoutons, pour finir, ce qu'écrivait de lui un de ses amis, le général sudiste Imboden :
- « Irritable en affaire, impatient envers quiconque élevait des prétentions, surtout quand elles concernaient son domaine professionnel [...] ce n'était pas un homme doué pour la popularité. Profondément républicain, ni la naissance ni le rang ne comptaient pour lui. Il était scrupuleusement honnête, méprisait les rois, haïssait l'impérialisme et détestait Napoléon qu'il considérait comme ayant été finalement



un traître pour son pays et pour l'humanité, quelle que soit son admiration pour son génie ».

- 38 Maint polytechnicien se reconnaîtra, peu ou prou, sous les traits de Crozet. Son caractère peut paraître assez commun dans la corporation, mais son destin et la hardiesse de sa carrière le sont moins et auraient dû lui valoir quelque célébrité posthume, au moins parmi les siens. Il n'y a aucune mention de lui, cependant, dans notre « Livre du Centenaire » de 1894, peut-être parce que, obscur artilleur, il n'appartenait à aucun de nos grands Corps et que la Virginie est bien loin. Celle-ci, heureusement, ne l'a pas oublié et c'est elle, cette année, qui nous invite à commémorer ce Français qui exporta dans le Nouveau Monde l'esprit originel de Polytechnique et qui fut le créateur et de sa voie ferrée la plus audacieuse à l'époque, et de l'Ecole militaire dont elle s'enorgueillit toujours.

Portrait de Claudius Crozet, par William Garl Brown



---

AUTEUR

EMMANUEL GRISON

Président de la SABIX